

Installation : **Payerne**

VD-2

Type d'installation : Aérodrome militaire avec utilisation civile

S I T U A T I O N I N I T I A L E

Informations générales et données techniques :

- Cantons : Vaud et Fribourg
- Communes de site : Estavayer (FR), Grandcour, Payerne
- Communes avec limitation d'obstacles : Avenches, Belmont-Broye (FR), Châtillon (FR), Chavannes-le-Chêne, Chevroux, Cheyres-Châbles, Corcelles-près-Payerne, Courgevax (FR), Courtepin (FR), Cugy (FR), Donneloye, Estavayer (FR), Faoug, Fétigny (FR), Gletterens (FR), Grandcour, Greng (FR), Henniez, Les Montets (FR), Lully (FR), Ménières (FR), Missy, Molondin, Mont-Vully (FR), Murten (FR), Montagny (FR), Nuvilly (FR), Payerne, Rovray, Saint-Aubin (FR), Sévaz (FR), Surpierre (FR), Valbroye, Vallon (FR), Villarzel, Vully-les-Lacs, Yvonand
- Communes avec exposition au bruit civil : Estavayer (FR), Payerne
- Communes avec exposition au bruit militaire + civil : Corcelles-près-Payerne, Cugy (FR), Estavayer (FR), Grandcour, Les Montets (FR), Lully (FR), Missy, Payerne, Sévaz (FR), Vallon (FR)
- Prestations de trafic : (vols à moteur)
 - moyenne 4 ans : 1263 (2021-2023)
 - max. 10 ans : 1854 (2023)
 - base de référence CB : 8400 (2013)
 - potentiel PSIA : 8400 (2007)

Rôle et fonction de l'installation :

Jusqu'alors, Payerne est un aérodrome militaire avec vols civils occasionnels ne relevant pas du PSIA. Principale base aérienne des Forces aériennes de l'armée suisse.

Renvois :

Partie conceptuelle, chapitre 4.5 Aéroports militaires

Documents de base :

- protocole de coordination de mars 2007
- convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007
- règlement d'exploitation du 27.09.2013
- cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 23.12.2021
- protocole de coordination : compléments de mai 2014, juillet 2015 et août 2024

Avec le soutien des Cantons de Vaud et Fribourg, la Communauté régionale de la Broye (COREB) a eu le projet d'ouvrir davantage l'aérodrome militaire de Payerne à l'aviation civile. Depuis le 27 septembre 2013, l'aérodrome dispose d'un règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » complété le 11 juin 2015 pour le trafic « vol aux instruments ».

Payerne appartient dès lors au réseau des aérodromes militaires avec utilisation civile.

La fonction de la partie civile de l'installation est destinée aux vols d'aviation civile à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de la formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers.

Etat de la coordination :

Le Département de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS) fixe les principes d'utilisation militaire de l'installation dans le PSM. Le concept de stationnement de l'armée du 1^{er} juin 2005 permet la révision du PSM et pose les bases de l'extension de la co-utilisation civile de Payerne.

Le rôle de l'aérodrome nécessite un arrangement spécial sous la forme d'une Convention entre les autorités militaires (armasuisse) et l'exploitant civil (COREB). Ainsi, la Convention COREB-DDPS du 18 décembre 2007 fixe la co-utilisation civile et peut être assimilée à l'autorisation d'exploitation civile.

Les *fonction et développement* de l'aérodrome selon le PSIA sont coordonnés avec la stratégie de développement des exploitants civil et militaire et avec les principes des Plans directeurs des cantons de Vaud et Fribourg qui soutiennent l'ouverture de Payerne à l'aviation civile. Ce soutien est en outre confirmé par le canton de Vaud qui a défini l'Aéropôle voisin de la piste comme pôle de développement cantonal stratégique de premier niveau basé sur un centre de compétence aéronautique, et dans lequel des entreprises s'y sont déjà installées ; il est prévu que de nouvelles entreprises viennent également s'y établir. Les prévisions de trafic (potentiel PSIA) correspondent à ces objectifs généraux de développement.

Le *périmètre, l'exploitation et certains éléments de l'infrastructure* de la partie civile de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés (cf. protocole de coordination de mars 2007 et compléments de mai 2014, juillet 2015 et août 2024) avec les utilisations adjacentes, en collaboration avec les cantons et communes concernés. Les problèmes potentiels pouvant se poser dans ce contexte avec les utilisations voisines (par exemple concernant les surfaces d'assolement) devront en règle générale être réglés au niveau cantonal.

Les surfaces du cadastre de limitation d'obstacles ont été fixées lors de la procédure d'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » de septembre 2013 et de celle pour le trafic « vol aux instruments » de juin 2015.

Le cadastre civil des surfaces de limitation d'obstacles proprement dit a été mis en vigueur le 11 mai 2016 et mis à jour en 2021.

Le domaine du bruit et ses conséquences ont été examinés et coordonnés pour l'essentiel dans le cadre de la coordination. L'exposition au bruit du trafic civil a été recalculée en décembre 2010 et fixée dans la décision d'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » de septembre 2013. Elle ne provoque pas de conflit au niveau de l'aménagement du territoire. Les expositions au bruit des trafics civil et militaire reflètent l'impact du bruit des développements prévus tant de l'exploitation civile que militaire. La charge sonore admissible selon l'art. 37 a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), déterminante notamment pour l'établissement du cadastre de bruit total « militaire et civil », est fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015. Pour ce qui est du domaine de la <i>protection de la nature et du paysage, environnement</i>, les problèmes en suspens sont globalement identifiés dans le protocole de coordination. Les impacts directs et indirects sont définis dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) et des mesures adéquates sont proposées sur cette base. Les conséquences sur les utilisations et les éléments de protection avoisinants ont été étudiés en détail et les mesures correspondantes ont été fixées dans la décision relative à l'approbation du règlement d'exploitation civil ou seront fixées dans les décisions d'approbation des plans. En principe, les surfaces vertes de l'installation doivent être valorisées selon la conception « Paysage Suisse » et les principes correspondants du PSIA (en particulier en termes d'extensification). Un concept de compensation écologique est en cours d'élaboration.			
I N D I C A T I O N S C O N T R A I N A N T E S Fonction de l'installation : Aérodrome militaire avec utilisation civile. La partie civile est destinée aux vols d'aviation civile à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de la formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers. Le développement de l'aérodrome civil se fait en fonction des besoins de l'économie régionale. Conditions générales de l'exploitation : L'exploitation se déroule dans le cadre déterminé par le règlement d'exploitation qui détaille les modalités de l'exploitation. Le cadre fixé se fonde sur un potentiel de 8400 mouvements civils. Les valeurs limites en matière de protection de l'environnement doivent dans tous les cas être respectées car aucun allègement n'est possible. Afin de diminuer la charge sur l'environnement, l'exploitant prend toutes les dispositions d'exploitation possibles conformément au principe de précaution et en contrôle l'efficacité.	CR • • • •	CC	IP

	CR	CC	IP
Périmètre d'aérodrome : Le périmètre fixé (voir carte) englobe les constructions et les installations nécessaires à l'exploitation aéronautique civile. Il tient compte de tous les projets de construction connus situés dans l'Aéropôle ou à ses abords (tarmac et voie de roulage, hangars et bâtiment administratif, aires de manœuvre) [1]. Il y a le projet d'étendre le tarmac civil côté est, en marge de l'Aéropôle [2]. Exposition au bruit : La courbe de bruit civil représentée sur la carte (55 dB(A) montre la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VPS DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Elle se fonde sur l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Les territoires exposés au bruit (voir carte) limitent la marge de développement de l'exploitation aéronautique civile et ont des implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Le canton et les communes concernées en tiennent compte dans leurs instruments d'aménagement du territoire. La seconde courbe montre la charge sonore totale (civile + militaire) de l'installation et se base sur 18250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils (niveau 60 dB(A), resp. VP DS II selon tableau 21 de l'annexe 8 OPB). Elle montre les implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire). L'exposition civile fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015, qui correspond à la charge sonore admissible selon l'art. 37a de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), et l'exposition totale serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit qui doit être élaboré par le DDPS. Aire de limitation d'obstacles : L'aire de limitation d'obstacles indique les endroits où, du fait que la hauteur admissible des objets y est limitée, une coordination s'impose entre le trafic aérien et l'utilisation du sol (voir la carte de l'installation). Protection de la nature et du paysage : Les surfaces que l'aviation n'utilise pas dans l'aire d'aérodrome doivent être mises en valeur sous l'angle écologique – sous réserve des prescriptions de sécurité et des besoins de développement de l'aviation.	• • • • • •		•

L'exploitant et la commune examinent la possibilité de mettre en place des surfaces de compensation écologique sur l'aérodrome et définissent la façon de procéder avec les instances concernées de la Confédération et du canton. Les besoins de l'agriculture, en particulier les prescriptions du plan sectoriel des surfaces d'assolement (SDA), doivent être pris en compte. A cet effet, un concept de compensation écologique devra être établi par l'exploitant.	CR •	CC	IP
E X P L I C A T I O N S Fonction de l'installation, exploitation : L'aérodrome militaire de Payerne est la principale base aérienne des Forces aériennes suisses. Deux escadrilles F/A-18 et deux escadrilles de transport aérien y sont stationnées en permanence ainsi que le centre de formation des pilotes F/A-18 avec notamment le simulateur de vol et le centre d'entraînement de vol pour pilotes F-5. A côté des jets, sont engagés également des avions à hélices et des hélicoptères. L'aérodrome militaire accueille en outre des opérations régulières du Service de transport aérien de la Confédération et des vols VIP étrangers ainsi qu'un service de vol sporadique avec le système des drones d'exploration ADS-95. La Base aérienne de Payerne garantit également la mission de la police aérienne permanente (PA24) depuis le 1.1.2021. La PA24 a pour conséquence que des engagements F/A-18 ont lieu en tout temps de jour comme de nuit. Le temps entre le déclenchement de l'alarme et le décollage des deux F/A-18 en alerte est de 15 minutes. Les F/A-18 seront remplacés par les F-35A d'ici 2030. La fonction de l'aérodrome permet tous les types de vol au niveau civil (y compris notamment les vols pour la maintenance, les vols d'essai et les vols pour travail aérien), à l'exclusion de l'activité aérienne de loisirs, de formation, des vols de ligne et des vols charters réguliers. Par « vols charters réguliers » il faut comprendre les vols commerciaux publics effectués durant une période déterminée (voire saisonnière). Les vols charters ponctuels réservés à un groupe de personnes déterminées (et donc pas publics) n'entrent pas dans la catégorie des « vols charters réguliers ». Le lien avec les activités économiques régionales n'est ainsi pas un critère fixé dans la fiche PSIA. Le règlement d'exploitation de septembre 2013 maintient ce critère qui est formulé de la manière suivante : « L'utilisation de l'aérodrome civil de Payerne est destinée en priorité aux vols civils et aux transports de marchandises liés aux activités économiques des entreprises régionales ». Le cadre général se base sur un potentiel de 8400 mouvements civils annuels. L'exploitation civile se présentera de la manière suivante, dès lors que le règlement d'exploitation du 27 septembre 2013 aura été adapté et aura fait l'objet d'une décision de modification du règlement d'exploitation : cadre horaire de base du lundi au vendredi de 07h00 à 19h00. Cadre horaire étendu du lundi au vendredi de 06h00 à 07h00 (moyennant accord de la Base aérienne militaire) et 19h00-22h00, contingenté à 600 mvts/an. Cadre horaire étendu également le samedi de 8h00 à 22h00 contingenté à 500 mvts/an, pas de décollage entre 12h00 et 13h00 sauf si les vols sont reportés pour des motifs techniques, météorologiques ou de trafic aérien. Enfin, le dimanche et les jours fériés, cadre horaire étendu de 10h00 à 12h00 et 13h30 à 20h00, contingenté à 200 mvts/an. En fonction de l'évaluation de l'impact de l'élargissement des heures d'ouverture et de l'augmentation des contingents sur les corridors faunistiques suprarégionaux, des mesures d'accompagnement devront être mises en œuvre.	INSTANCES RESPONSABLES <i>Office fédéral compétent :</i> Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), 3003 Berne <i>Exploitant d'aérodrome :</i> COREB - Communauté régionale de la Broye, Rue de Savoie 1, 1530 Payerne		

En outre, la position des communes riveraines sur le nombre de mouvements de jets militaires retenus dans le PSM ne concerne pas le PSIA et sera réglée dans le cadre de la procédure liée à la fiche Payerne du PSM.

Périmètre d'aérodrome, infrastructure :

Le périmètre d'aérodrome, tel que défini par le PSIA, délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome qui servent à son exploitation civile. Il englobe les constructions et installations existantes ainsi que les extensions prévues dont les effets sont connus. A l'exception de l'Aéropôle, il se trouve entièrement à l'intérieur du périmètre militaire.

Les bâtiments et équipements aux fins uniquement militaires ne sont pas pris en considération dans le périmètre PSIA. Le périmètre d'aérodrome militaire est fixé dans le PSM.

Les projets de construction connus (tarmac et voie de roulage, hangars, bâtiments et aires de manœuvre) faisant l'objet d'une demande d'approbation des plans [1], ont été intégrés dans la coordination et leurs effets pris en compte. Le tronçon de la voie de roulage SC a été adapté afin d'envisager d'accueillir à l'avenir des avions de plus grande taille (avions *lettre de code E OACI*). La question des opérations de tels avions, y compris sur la piste et les voies de roulage, fera partie d'un projet séparé. Il y a le projet d'étendre le tarmac civil côté est, à l'intérieur du périmètre du PSM [2]. Cet agrandissement est fixé en « information préalable » et nécessite ainsi encore une coordination s'il devait se concrétiser.

Le périmètre d'aérodrome se situe en partie sur des surfaces d'assèchement (SDA) ; un conflit est identifié à l'extrémité sud-ouest de la piste ainsi qu'à l'est du tarmac civil dont le périmètre est inscrit en « information préalable ».

Les cantons et communes concernés sont invités à reprendre le périmètre fixé dans le PSIA dans leurs instruments d'aménagement du territoire comme information.

Exposition au bruit :

Le développement possible de l'aérodrome est fonction des territoires exposés au bruit. Le calcul de l'exposition au bruit prend en compte différents éléments. Le nombre de mouvements est l'un de ceux-ci ; les autres sont : la composition de la flotte, la répartition des mouvements dans le temps et les routes de vol. Si un des éléments change notablement, l'exposition au bruit doit être vérifiée.

Deux courbes sont représentées sur la carte ; elles sont coordonnées et fixées simultanément dans le PSIA et dans le PSM. La plus petite courbe de bruit montre les territoires exposés au seul bruit de l'exploitation civile, cette dernière étant basée sur 8400 mouvements. Elle montre la marge de développement de l'exploitation civile. Cette courbe de bruit civile a été calculée en décembre 2010 et correspond à l'exposition au bruit approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Les 8400 mouvements, potentiel technique retenu par le PSIA, sont décomposés selon le référentiel suivant : 4000 jets, 2000 turbopropulseurs, 700 bimoteurs hélice variable, 1200 monomoteurs, 500 hélicoptères.

La courbe de bruit civile (55 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour un degré de sensibilité II (VP DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 5 de l'OPB. Elle est représentée car, en tant qu'utilisation nouvelle de l'installation militaire, l'exploitation civile de l'aérodrome doit respecter les valeurs de planification de l'annexe 5 OPB.

La deuxième courbe, plus grande, montre la charge sonore totale de l'installation basée sur 18250 mouvements militaires augmentés des 8400 mouvements civils. Les 18250 mouvements militaires sont décomposés selon le référentiel suivant : 11000 jets de combat, 150 jets du transport aérien, 2200 avions à hélices, 200 drones et 4700 hélicoptères. Cette courbe totale n'intègre actuellement pas encore la nouvelle exposition au bruit civil approuvée dans le cadre de l'approbation du règlement d'exploitation civil pour le trafic « vol à vue » du 27 septembre 2013. Le DDPS et l'OFAC sont chargés de recalculer l'exposition au bruit de l'exploitation totale (civile + militaire).

Cette courbe (60 dB(A)) correspond à la valeur de planification pour une zone de degré de sensibilité II (DS II) selon le tableau 21 de l'annexe 8 de l'OPB. Elle est représentée vu ses implications sur la délimitation et l'équipement de zones à bâtir.

L'ampleur de cette exposition totale est majoritairement due au nombre et aux types de mouvements militaires, lesquels dépendent exclusivement de l'autorité d'exécution militaire.

Les deux courbes symbolisent toutes les autres courbes de bruit (VP DS III et IV, valeurs limites d'immission et d'alarme des DS II à IV).

La charge sonore admissible civile selon l'art. 37a OPB est fixée dans la décision de modification du règlement d'exploitation civil du 11 juin 2015. Comparativement à l'exposition au bruit fixée dans la fiche PSIA, elle est globalement moindre (hormis une augmentation notable (> 1dB) au sud-ouest de la piste proche de l'autoroute pour des niveaux de bruit inférieurs à 55 dB(A), respectivement à la valeur de planification DS II, selon le tableau 21 de l'annexe 5 OPB). Cette exposition au bruit civil (charge sonore admissible selon art. 37a OPB) et l'exposition au bruit totale (civile + militaire), qui doit être recalculée par le DDPS et l'OFAC lorsque l'exposition militaire admissible aura été fixée, serviront de base à l'actualisation du cadastre d'exposition au bruit.

Limitation d'obstacles :

L'aire de limitation d'obstacles englobe les surfaces de limitation d'obstacles telles qu'elles figurent dans le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles du 19 août 2021. La carte de l'installation représente le pourtour des surfaces d'approche et de montée au décollage de même que celui du plan horizontal. Le cadastre militaire de limitation d'obstacles, en lien avec l'exploitation militaire, reste en vigueur et n'est pas concerné par la problématique ci-dessus.

Protection de la nature et du paysage, environnement :

En termes de revalorisation écologique, il faut distinguer entre les mesures de remplacement liées à un projet et les mesures de compensation selon la conception « Paysage Suisse » (mesure 6.03) qui dépendent prioritairement de l'exploitant. Dans les deux cas, les mesures concrètes sont décidées dans le cadre d'une procédure (approbation selon le droit fédéral de l'aviation ou autorisation selon le droit cantonal).

Les mesures de compensation écologiques doivent être réalisées prioritairement à l'intérieur du périmètre d'aérodrome. Leur réalisation prendra en compte les aspects naturels, agricoles et relatifs à l'exploitation aéronautique. Si nécessaire, des mesures à l'extérieur du périmètre peuvent également être prises en considération. L'étendue de la compensation devrait représenter environ 12% de la surface délimitée par le périmètre d'aérodrome (valeur indicative). Cette proportion ne doit pas être considérée comme une exigence ferme ; à côté des possibilités liées à la nature et à l'exploitation, la mise en place de mesures de compensation écologique doit en plus tenir compte de l'intensité d'utilisation de l'installation. Sous la responsabilité de l'OFAC, les instances de la Confédération concernées par la revalorisation écologique ont défini les principes et lignes directrices applicables en l'espèce. Elles ont élaboré un document d'aide à la compensation écologique (cf. Pillet S., BTEE SA, 2019 : Biodiversité et compensation écologique sur les aérodromes. Aide à l'exécution. Office fédéral de l'environnement et Office fédéral de l'aviation civile, Berne. L'environnement pratique n° 1906). Les besoins de l'agriculture ont été pris en compte. La compensation écologique se déroule en premier lieu sur une base volontaire mais des mesures spécifiques pourraient être exigées dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans. L'exploitant déterminera à l'aide d'un concept comment, sous quelle forme et avec quels moyens, il entend réaliser la compensation écologique. Un concept de compensation écologique devra ainsi être établi pour l'installation dans son ensemble et assorti d'un catalogue de mesures de compensation.

A Payerne, des mesures ont déjà été prises. D'une part, une série de mesures en matière de compensation écologique ont déjà été mises en place lors des travaux liés à l'introduction des avions F/A-18 et lors des travaux d'adaptation de l'infrastructure militaire dans le cadre du projet « Nature-Paysage-Armée » (NPA). D'autre part, la ville de Payerne a pris une série de mesures dans le cadre de la légalisation de l'Aéropôle. Deux corridors faunistiques suprarégionaux (FR-10 Bussy et FR-11_VD-03 Montbrelloz) se trouvent à l'ouest de la piste. Leur présence est prise en compte dans les projets de développement et d'exploitation civils. Lors de la construction des futurs projets, il faudra déterminer si les installations utilisées sont assujetties à l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) et, le cas échéant, adapter le rapport succinct au sens de l'art. 5, al. 3, OPAM. Les plans d'intervention militaire et civil devront être établis en collaboration avec les services officiels d'intervention concernés.

Indications complémentaires quant aux objets de protection d'importance nationale désignés sur la carte par un numéro et touchés par les mesures développées dans la partie « Indications contraignantes » de la fiche PSIA :

Objet IFP	1208	Rive sud du lac de Neuchâtel
Site marécageux	416	Grande Cariçaie
Zone alluviale	52	Les Iles de Villeneuve
Zone alluviale	205	Les Grèves d'Estavayer-le-Lac - Chevroux
Zone alluviale	206	Les Grèves de Chevroux - Portalban
Zone alluviale	304	Embouchure de la Broye
Zone alluviale	305	Embouchure du Chandon
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs	5	Chevroux jusqu'à Portalban (FR, VD)
Réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs	115	Salavaux (VD)

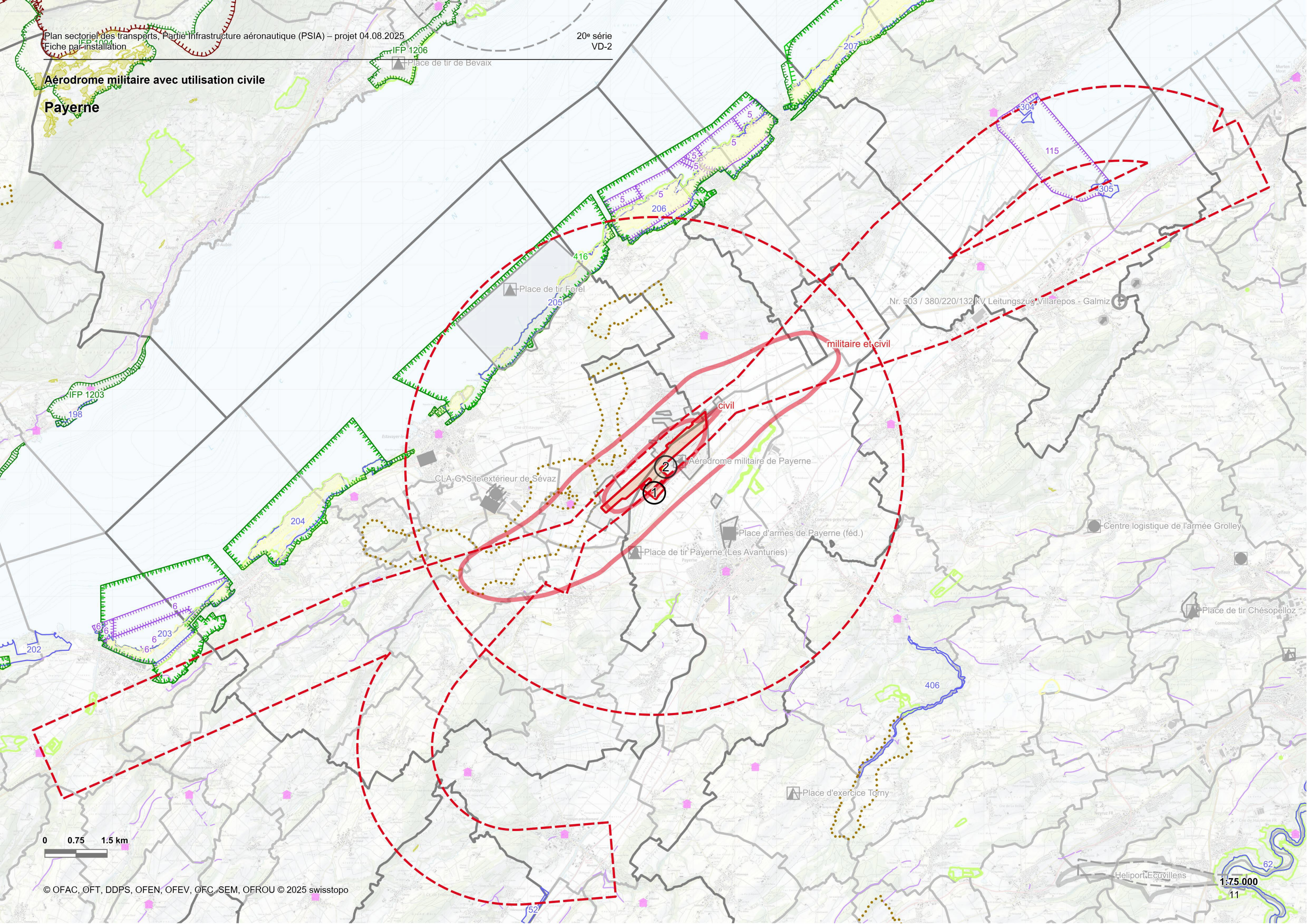
Équipement :

Pas de modification dans le domaine de la desserte (accès par la route).

Aérodrome militaire avec utilisation civile
Payerne

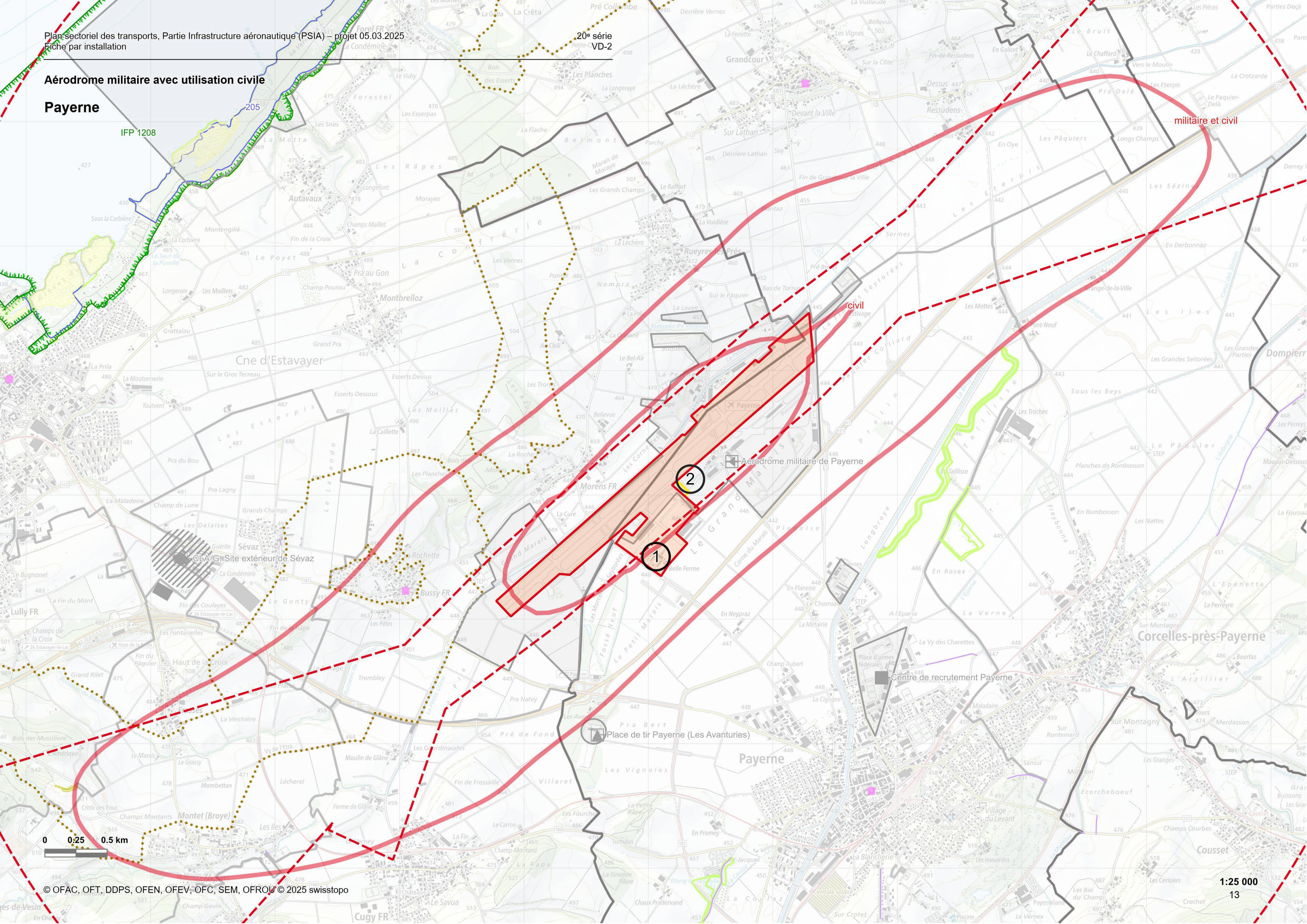
IFP 1206
Place de tir de Bevaix

20^e série
VD-2



Aérodrome militaire avec utilisation civile

Payerne



Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL
Contenus du PSIA
Contenuti PSIA

Festsetzung
Coordination réglée
Dato acquisito

Zwischenergebnis
Coordination en cours
Risultato intermedio

Vororientierung
Information préalable
Informazione preliminare

Flugplatzperimeter Périmètre d'aérodrome Perimetro dell'aerodromo			
Gebiet mit Hindernisbegrenzung Aire de limitation d'obstacles Aera con limitazione degli ostacoli			
Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II) Territoire exposé au bruit (VP DS II) Aera con esposizione al rumore (VP GS II)			
Verknüpfungen zum Text Renvoi au texte Rinvio al testo			

Weitere Inhalte
Autres contenus
Altri contenuti

	Landesgrenze Frontière nationale Confine nazionale
	Kantonsgrenze Limite de canton Confine cantonale
	Gemeindegrenze Limite de commune Confine comunale

Inhalte anderer Sachpläne
Contenus d'autres plans sectoriels
Contenuti degli altri piani settoriali

	Infrastruktur Schiene Infrastructure rail Infrastruttura ferroviaria
	Infrastruktur Strasse Infrastructure route Infrastruttura stradale
	Infrastruktur Schifffahrt Infrastructure navigation Infrastruttura navigazione
	Militär* Militaire* Militare*
	Übertragungsleitungen Lignes de transport d'électricité Elettrodotti
	Geologische Tiefenlager Dépôts en couches géologiques profondes Depositi in strati geologici profondi
	Asyl Asile Asilo

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; Planerische Massnahmen für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig.

* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 sont mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi.

* Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano valide.

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung
Objets de protection d'importance nationale
Oggetti protetti di importanza nazionale

	BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) Objet IFP (Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels) Oggetto IFP (Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)
	Moorlandschaft Site marécageux Zona palustre
	Flachmoor Bas-marais Palude
	Hoch- und Übergangsmoor Haut-marais et marais de transition Torbiera alta e torbiera di transizione
	Trockenwiesen und -weiden Prairies et pâturages secs Prati e pascoli secchi
	Auengebiet Zone alluviale Zona golenale
	Wasser- und Zugvogelreservat Réserve d'oiseaux d'eau et de migration Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori
	Jagdbannggebiet District franc Bandita
	Wildtierkorridor überregional Corridor faunistique suprarégional Corridoio faunistico sovraregionale
	Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi et mobili
	ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse) Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)
	Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung (mit Substanz bzw. viel Substanz) Voie de communication historique d'importance nationale (avec substance, resp. beaucoup de substance) Via di comunicazione storiche d'importanza nazionale (con sostanza. risp. con molta sostanza)

Explication des termes utilisés

Communes de site	Communes sur le territoire desquelles s'étend le périmètre d'aérodrome fixé dans le PSIA. Le périmètre d'aérodrome délimite l'aire requise par les installations d'aérodrome.	
Communes avec limitation d'obstacles	Communes dont le territoire est touché par le territoire avec limitation d'obstacles fixé dans le PSIA. Le territoire avec limitation d'obstacles correspond, pour les aérodromes concessionnaires, à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le plan des zones de sécurité d'après l'art. 42 de la loi fédérale sur l'aviation (LA ; RS 748.0). Pour les champs d'aviation, elle correspond à la limite externe de la surface de limitation d'obstacles selon le cadastre des surfaces de limitation d'obstacles selon l'art. 62 de l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA ; RS 748.131.1).	
Communes avec exposition au bruit	Communes dont le territoire est touché par le territoire exposé au bruit et fixé dans le PSIA. La valeur de planification pour un degré de sensibilité II est déterminante (conformément à l'annexe 5 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41)).	
Prestations de trafic		
- moyenne 4 ans	Moyenne des mouvements d'avions à moteur annuels durant les quatre dernières années.	
- max. 10 ans	Nombre maximal de mouvements d'avions à moteur relevé pendant les dix dernières années (avec l'année déterminante).	
- base de référence CB	Nombre de mouvements annuels, sur la base duquel le cadastre de bruit (CB) en vigueur a été calculé (avec l'année déterminante).	
- potentiel PSIA	Nombre de mouvements annuels fixé dans le processus de coordination comme valeur de référence pour le développement futur. Ce nombre sert de base au calcul de la courbe d'exposition au bruit.	
Indications contraignantes	• Coordination réglée • Coordination en cours • Information préalable	- CR - CC - IP

Coordination réglée	Les décisions entrant dans la catégorie « coordination réglée » se réfèrent à des activités à incidence spatiale qui sont coordonnées entre elles et pour lesquelles les conditions générales suivantes sont remplies :
CR	• la collaboration nécessaire entre les différentes autorités concernées a été effectuée ; • les exigences matérielles posées à la coordination sont satisfaites (coordination globale). Conformément à l'art. 15 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), un projet particulier ne peut être arrêté en tant que « coordination réglée » que s'il répond à un besoin, si d'autres lieux d'implantation ont été examinés, si le lieu retenu constitue la meilleure solution, si ses effets sur le territoire et l'environnement peuvent être globalement appréciés sur la base des documents disponibles et qu'à première vue, il est compatible avec la législation en vigueur. Les mesures de la catégorie « coordination réglée » sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est du contenu et de la procédure ; elles fixent les conditions spatiales, l'organisation et le calendrier que les autorités sont appelées à respecter dans l'accomplissement de leurs tâches à incidence spatiale.
Coordination en cours	Les décisions entrant dans la catégorie « coordination en cours » se réfèrent à des activités à incidence spatiale n'ayant pas encore été totalement coordonnées entre elles. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles :
CC	• la collaboration entre les autorités concernées a été engagée ; • il n'est pas encore possible de déterminer de façon définitive si les exigences matérielles posées à la coordination sont remplies. Les mesures de catégorie « coordination en cours » sont contraignantes pour les autorités quant à la procédure ; elles peuvent l'être également pour ce qui est du contenu, dans la mesure où certains aspects fondamentaux de la solution à mettre en place auraient déjà trouvé l'accord de toutes les parties en présence. Elles engagent les autorités à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées. Les mandats d'examiner certains aspects sont classés par définition en catégorie « coordination en cours ».
Information préalable	Les informations préalables ont trait à des activités qui peuvent avoir des répercussions importantes sur l'utilisation du sol et l'occupation du territoire, mais ne sont pas définies de manière suffisamment précise pour qu'une concertation puisse avoir lieu. Cette catégorie s'applique aux activités pour lesquelles :
IP	• le besoin de coordination ne peut pas encore être déterminé de manière précise ; • la collaboration n'a pas encore été engagée. Les informations préalables sont contraignantes pour les autorités pour ce qui est de la procédure ; elles les engagent à s'informer mutuellement des modifications de circonstances qui influent sur les activités concernées.